@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

2 (108)
luty
2017

ZIMA W KOMUNIKACJI - DAWNIEJ I DZIŚ



Aktualności

Temat numeru

Z kart historii komunikacji

Drodzy Czytelnicy

– Każdego roku przed sezonem zimowym przygotowujemy dwa zlecenia na wypadek intensywnych opadów śniegu, jedno dla komunikacji autobusowej, a drugie – tramwajowej. W przypadku autobusów cały obszar objęty komunikacją ZTM został podzielony na rejony, którymi „opiekują się" pracownicy ZTM i operatorów. Dla tramwajów – w zależności od czynników atmosferycznych – zakładamy możliwość wprowadzenia stanu zagrożenia lub krytycznego. Może to wiązać się z wyłączeniami ruchu na wybranych odcinkach – wyjaśnia szef Działu Nadzoru Przewozów ZTM Grzegorz Strzelczyk. **Tematem numeru** lutowego iZTM są **zimy w komunikacji**, zarówno te obecne – lekkie i nieuciążliwe, jak i te minione – bardzo mroźne i śnieżne.

Odwiedzamy **zajezdnię autobusową „Woronicza"**. – *Przygotowania do akcji „Zima" zaczynamy we wrześniu, a do końca października wszystko musi być gotowe na wypadek intensywnych opadów śniegu i dużych mrozów* – mówi kierownik zajezdni Antoni Mroczek. – *W ramach zimowych przygotowań prowadzimy m.in. szkolenia dla kierowców z odpalania silników przy obniżonej temperaturze, uruchamiania i obsługi urządzeń grzewczych oraz bezpiecznego prowadzenia pojazdów w trudnych warunkach* – dodaje.

Tramwajarze z kolei wyjaśniają, dlaczego zimą nad zwrotnicami unosi się para, a rozjazdy – pomimo leżącego wokół śniegu – są suche. Opowiadają także o odśnieżaniu torowisk przy użyciu nie tylko tramwajów technicznych, ale także... samochodów i traktorów.

Na łamach rubryki „**Z kart historii komunikacji**" zmrożą nas wspomnienia pracowników komunikacji o **zimach sprzed ponad 30 lat**. Sprawdzimy m.in., jak w latach 80. ubiegłego wieku radzili sobie kierowcy autobusów na podmiejskich liniach, gdy pojazdy zakopywały się w śniegu. Dowiemy się także, dlaczego tramwajarz – po wezwaniu na antenie Polskiego Radia pracowników służb miejskich do stawienia się w pracy – w sylwestrową noc 1978 roku szedł do zakładu po... torach tramwajowych.

Zachęcamy do lektury

iZTM
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktorka prowadząca:
Magdalena Potocka
Współpraca: Wiktor Paul

Skład:
Maciej Beister

Nakład:
10 442

Prenumerata:
ztm.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:
www.ztm.waw.pl
www.facebook.com/ztm.warszawa
www.twitter.com/ztm_warszawa
www.instagram.com/ztm_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Bezpłatna komunikacja dla uczniów

Miasto rozszerzy katalog osób uprawnionych do bezpłatnych przejazdów. Od 1 września br. uczniowie stołecznych szkół podstawowych i gimnazjów oraz uczniowie szkół podstawowych i gimnazjów zamieszkali na terenie m.st. Warszawy nie będą już musieli kupować biletów ZTM.

– *Wprowadzamy komunikację za... jeden uśmiech. To nasza inwestycja w edukację i przyszłość. Zyskają na tym domowe budżety warszawiaków, zwiększy się liczba pasażerów i samodzielność dzieci. Skorzystają także inni użytkownicy dróg, bowiem większość rodziców przestanie dowozić dzieci do szkół samochodami* – powiedziała prezydent m.st. Warszawy Hanna Gronkiewicz-Waltz.

W Warszawie jest obecnie 325 szkół podstawowych i 239 gimnazjów. Z ankiety przeprowadzonej w ubiegłym roku przez Zarząd Transportu Miejskiego (od 23 listopada do 7 grudnia, z udziałem ponad 4,1 tys. respondentów), wynika że z komunikacji miejskiej w codziennych dojazdach do szkół korzysta ok. 30 proc. spośród ponad 151 tys. uczniów stołecznych szkół podstawowych i gimnazjów. 41 proc. uczniów dociera do szkół pieszo, 25 proc. jest podwożonych samochodem, a 4 proc. korzysta z innych środków transportu (rower, hulajnoga).

Aż 80 proc. respondentów, którzy wzięli udział w badaniu zadeklarowało, że przestanie dowozić dzieci do szkoły po wprowadzeniu darmowej komunikacji. Co oznacza ponad 30 tys. potencjalnych nowych pasażerów.



Spersonalizowana karta ucznia

Decyzję o zmianie systemu ulg i przyznaniu prawa do bezpłatnych przejazdów uczniom szkół podstawowych i gimnazjów podejmą radni. Bezpłatne przejazdy będą przysługiwały zarówno dzieciom i nastolatkom mieszkającym i uczącym się w stolicy, jak i mieszkającym w Warszawie, ale uczącym się w innych, niestołecznych placówkach oświatowych.

Uprawnienie będzie obowiązywało od 1 września br. Uczniowie będą podróżowali komunikacją miejską bezpłatnie na podstawie specjalnych, spersonalizowanych kart miejskich.

Szkoły prześlą do Zarządu Transportu Miejskiego wypełnione wnioski ze zdjęciami dzieci (wzór wniosku i instrukcja zostaną dostarczone do szkół) oraz informację na jaki okres należy wgrać uprawnienie. Uprawnienia będą wgrywane na okres nie dłuższy niż 4 lata. ZTM dostarczy do szkół gotowe, spersonalizowane Warszawskie Karty Miejskie.

Dzieci, które mieszkają w Warszawie, ale uczęszczają do szkół poza nią będą mogły wyrobić kartę w każdym POP-ie ZTM.

Gdzie ustawić biletomaty?

Gdzie w Warszawie należy zainstalować nowe biletomaty? Jakie bilety kupują Państwo najczęściej? Która forma sprzedaży biletów jest najwygodniejsza? Zachęcamy do wypełnienia ankiety, dzięki której będziemy mogli rozwijać sieć sprzedaży biletów zgodnie z Państwa oczekiwaniami. Ankieta będzie dostępna do 18 lutego br.

Zarząd Transportu Miejskiego – w ramach planów rozwoju sieci sprzedaży biletów – przygotował ankietę dla pasażerów. Chcielibyśmy, aby podzielili się Państwo z nami informacjami, gdzie najczęściej kupują Państwo bilety i jakiego rodzaju. Zależy nam również na wskazaniu miejsc w Warszawie, w których powinny zostać ustawione nowe automaty biletowe. Aby wypełnić ankietę należy kliknąć tutaj.

Wszystkie ankiety zostaną przeanalizowane, a przy wyznaczaniu lokalizacji nowych biletomatów będzie brana pod uwagę liczba zgłoszeń oraz możliwości techniczne instalacji urządzenia w danym miejscu.

Ankieta będzie dostępna do 18 lutego br.



Uważaj, wysiadanie na jezdnię



Taki komunikat od końca stycznia emitowany jest w tramwajach zatrzymujących się na przystankach, na których z pojazdów wychodzi się bezpośrednio na jezdnię.

Pasażerowie podróżujący w Warszawie tramwajami nie zawsze mogą wyjść z pojazdu na wygodny peron. Wciąż jeszcze można spotkać przystanki starego typu, gdzie wysiada się na jezdnię. Obowiązkiem kierowcy jest zatrzymanie się i przepuszczenie pasażera, jednak wszyscy w takich miejscach muszą zachować szczególną ostrożność.

Aby nikt nie zapomniał o obejrzeniu się i sprawdzeniu, czy można bezpiecznie wyjść, Zarząd Transportu Miejskiego przygotował dodatkowy komunikat do zapowiedzi przystankowych. Pasażerowie wysiadający na przystankach: Stare Miasto, Zajezdnia Praga, Wojnicka, Młynarska, Rogalińska, Szpital Wolski, Dzika, Długosza, Magistracka, Deotymy i Dalibora, usłyszą przypomnienie: „Uważaj, wysiadanie na jezdnię".

Budujemy parking na Młocinach

Zarząd Transportu Miejskiego podpisał umowę na zaprojektowanie i wybudowanie parkingu P+R Młociny III. Parking będzie ekologiczny i przyjazny mieszkańcom. Jeszcze w tym roku zaparkują tu pierwsi, przesiadający się do komunikacji miejskiej, kierowcy.

Obecnie działające parkingi P+R na Młocinach cieszą się ogromnym zainteresowaniem. Wszystkie z około tysiąca miejsc są zajęte już od rana. Konieczna jest więc budowa kolejnego obiektu.

Nowy parking powstanie między południowym wejściem do stacji metra a skrzyżowaniem z ulicą Przy Agorze, w pasie zielonym dzielącym jezdnie ulicy Kasprowicza. Będzie to parking naziemny, jednopoziomowy. Znajdzie się na nim około 160 miejsc dla samochodów osobowych i 24 miejsca dla rowerów.

Poza standardowym wyposażeniem, takim jak: oświetlenie, monitoring wizyjny, system automatycznego pobierania opłat, biletomaty oraz system monitorujący stopień zajętości parkingu, zostaną wdrożone także ekologiczne rozwiązania, jakie dotychczas nie były stosowane na parkingach przesiadkowych P+R. Wśród miejsc parkingowych dla samochodów znajdą się dwa, na których będzie można ładować samochody elektryczne i hybrydowe. Powstaną również dwa stanowiska do ładowania rowerów elektrycznych. Zostanie także wprowadzone rozwiązanie redukujące koszty eksploatacji parkingu poprzez zmniejszenie zużycia energii elektrycznej – panele fotowoltaiczne. Wytworzona dzięki nim energia będzie wykorzystywana do oświetlenia parkingu lampami LED.

Zgodnie z umową podpisaną z Zarządem Transportu Miejskiego, parking Młociny III zaprojektuje i wybuduje firma Delta S.A. Koszt projektu i budowy to niecałe 3,5 mln złotych. Pierwszym etapem prac – trwającym 45 dni – będzie stworzenie projektu koncepcyjnego, który będzie musiał uzyskać akceptację ZTM. Projektant przeprowadzi analizy różnych rozwiązań nawierzchni i skonsultuje możliwość ich zastosowania m.in. z Metrem Warszawskim. ZTM będzie dążył do takiego układu stanowisk parkingowych, aby nie było konieczne usunięcie ani jednego drzewa. Jeżeli to się nie uda, zostaną one, w miarę możliwości, przesadzone na teren Węzła Komunikacyjnego Młociny.

Po zatwierdzeniu projektu koncepcyjnego powstanie projekt budowlany. Wykonawca będzie odpowiedzialny za wszelkie uzgodnienia i uzyskanie pozwolenia na budowę. Budowa zakończy się w grudniu tego roku.



Większy POP na stacji Centrum i nowy na Politechnice

Zarząd Transportu Miejskiego ogłosił przetarg na dwa Punkty Obsługi Pasażerów – większy na stacji metra Centrum i nowy na Politechnice. Wykonawca będzie miał 105 dni na przygotowanie POP-u Metro Centrum i pół roku na POP Metro Politechnika.

Za kilka miesięcy planowane jest otwarcie dwóch Punktów Obsługi Pasażerów – większego i wygodniejszego na stacji metra Centrum oraz nowego na stacji Politechnika.

Obecnie na stacji Centrum funkcjonują dwa POP-y. Powierzchnia jednego z nich, dzięki połączeniu z sąsiednim lokalem, powiększy się do ponad 150 metrów kwadratowych. Pasażerowie będą mogli korzystać z ośmiu okienek, w tym jednego przystosowanego do potrzeb osób niepełnosprawnych – o obniżonej ladzie. W zmodernizowanym i powiększonym punkcie planowane są stanowiska do ładowania telefonów i strefa bezpłatnego WiFi. W POP-ie zostanie także zorganizowany kącik dla dzieci, w którym będą mogły pobawić się, gdy opiekunowie będą załatwiali sprawy przy okienku.

Na stacji Politechnika nowy Punkt Obsługi Pasażerów powstanie na antresoli głowicy północnej. Znajdą się w nim trzy stanowiska do obsługi pasażerów, w tym jedno przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Wystrój wnętrz obu POP-ów będzie bazował na rozwiązaniach zastosowanych w punktach uruchomionych na drugiej linii metra.

Firma, która zwycięży w przetargu będzie miała 105 dni od podpisania umowy na przygotowanie POP-u Metro Centrum i 180 dni na POP Metro Politechnika.



Komunikacja z rekordem

W ubiegłym roku z tramwajów, autobusów oraz pociągów metra i Szybkiej Kolei Miejskiej skorzystała rekordowa liczba ponad 1,136 mld pasażerów! To o ponad 5 milionów więcej niż w 2015 roku.

Coraz więcej osób korzysta ze stołecznego transportu miejskiego. W 2015 roku szacunkowa liczba przejazdów w komunikacji miejskiej (obliczona na podstawie sprzedaży biletów) wyniosła 1 131 357 900. A w ubiegłym, 2016 roku – już 1 136 503 549. To o ponad 5 milionów więcej niż w poprzednim roku.

– Cieszę się, że tendencja wzrostowa się utrzymuje. To pokazuje, że nasze działania – wymiana taboru i inwestycje w infrastrukturę – przynoszą zamierzony efekt i komunikacja publiczna jest najbardziej popularnym środkiem transportu – powiedziała wiceprezydent Warszawy Renata Kaznowska.



Z Warszawskiego Badania Ruchu 2015 wynika, że warszawiacy w ciągu doby wykonują ok. 3,35 mln podróży; 56,9 proc. spośród podróży niepieszych to przejazdy komunikacją miejską.

„Śnieżna zima" – zlecenia na wszelki wypadek

Pierwsze zgłoszenie od Tramwajów Warszawskich o oblodzonej sieci trakcyjnej dostaliśmy o 4.42 i dotyczyło ono trakcji przy wyjeździe z zajezdni Wola. W ciągu godziny liczba zgłoszeń o oblodzonej sieci trakcyjnej wzrosła do sześciu. W kolejnych godzinach opady marznącego deszczu, a w efekcie oblodzona sieć trakcyjna sparaliżowały ruch tramwajowy w całym mieście – o najtrudniejszym zimowym dniu w swojej karierze zawodowej, corocznych przygotowaniach do akcji „Śnieżna zima" i tegorocznej, łagodnej dla komunikacji zimie opowiada szef Działu Nadzoru Przewozów ZTM **Grzegorz Strzelczyk**.

12 stycznia – to jeden z dni w tym roku, który możemy uznać za zimowy, a nie jesienny. Temperatura wynosiła kilka stopni poniżej zera i od rana intensywnie padał mokry śnieg. Jak w takich warunkach, zwłaszcza w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego, funkcjonowała komunikacja miejska? Możemy to sprawdzić?

To prawda, że mróz, a zwłaszcza intensywne opady śniegu mogą negatywnie wpływać na funkcjonowanie komunikacji miejskiej, ale z tego, co widzę, akurat w czwartek, 12 stycznia „kataklizmu" nie było. Do godziny 10 odnotowaliśmy osiem awarii tramwajów, które jednak nie skutkowały długotrwałymi utrudnieniami. Dla autobusów wprowadziliśmy 20 trybów sterowania bezpośredniego, a dla tramwajów – cztery.

Sterowanie bezpośrednie to sytuacja, w której o odjazdach pojazdów z pętli decydują pracownicy ZTM lub operatorów. Jeżeli w wyniku wypadku lub niekorzystnych warunków atmosferycznych dana linia przestaje pojawiać się na przystankach o czasie, naszym zadaniem jest zapewnienie regularnych odjazdów. Mniejsze znaczenie ma wtedy punktualność, a większe – regularność, czyli aby autobusy lub tramwaje podjeżdżały na przystanki w miarę równych odstępach czasowych.



Te statystyki – czyli sterowanie bezpośrednie dla 20 linii autobusowych i czterech tramwajowych to taka średnia dla zwyczajnego dnia. Gdyby nie archiwalne prognozy pogody, nie powiedziałbym, że tego dnia intensywnie padał śnieg.

Skoro jesteśmy już przy prognozach pogody, to dodam, że jest to jedno z narzędzi, które regularnie wykorzystujemy w pracy. Tak też było 11 stycznia. Wiedzieliśmy, że na kolejny dzień prognozowane są mocne opady śniegu, więc od rana zwiększyliśmy obsadę na mieście. Nasi pracownicy sprawdzali stan nawierzchni na stromych podjazdach, mostach i wiaduktach oraz kontrolowali, czy odśnieżono przystanki. Pracownicy centrali ruchu byli w stałym kontakcie z operatorami i ekspedycjami. Z kolei operatorzy na bieżąco zbierali informacje od kierowców o sytuacji na drogach. Szczegółowe i przekazywane na bieżąco informacje są bardzo ważne, ponieważ wtedy możemy interweniować np. u zarządcy drogi, aby jak najszybciej przywrócił stan nawierzchni umożliwiający przejazd.



Jednym ze sposobów utrzymania regularnych kursów w przypadku niesprzyjających warunków atmosferycznych jest wprowadzenie trybu sterowania bezpośredniego. Wówczas o odjazdach pojazdów z pętli decydują pracownicy ZTM lub operatorów

A co ogólnie „mówią" pańskie statystyki o zimie 2016/2017 w komunikacji?

Na szczęście dotychczas nie było prawdziwie zimowego dnia, który skutkowałby zawieszeniem kursowania tramwajów na wybranych odcinkach lub długotrwałymi utrudnieniami w komunikacji autobusowej. Było jednak kilka trudniejszych dni.

Przykładowo 2 grudnia ub.r. przez kilka godzin mieliśmy spore utrudnienia przy pętli tramwajowej Młociny, ale zima zawiniła tylko pośrednio. Tuż przed godziną 7 otrzymaliśmy zgłoszenie o drzewie na sieci trakcyjnej. Nic wielkiego – przy intensywnych opadach śnieg zalega na gałęziach, które robią się coraz cięższe, łamią się i spadają na sieć. Na miejsce przyjechała Straż Pożarna i myśleliśmy, że szybko udrożnią przejazd. Drzewo sprawnie udało się ściągnąć z sieci, ale... niestety zakopał się wóz strażacki. Aby mógł wyjechać, konieczne było ułożenie tymczasowej drogi z płyt betonowych. W efekcie prawie do południa tramwaje kursowały na trasach objazdowych oraz zorganizowaliśmy komunikację zastępczą.

Cóż jeszcze się wydarzyło? 5 stycznia, dzień przed długim weekendem było zimno i bardzo ślisko. Dostaliśmy sporo zgłoszeń o utrudnieniach w kursowaniu linii podmiejskich, a w Warszawie były problemy z podjazdem pod ulicę Dolną. W każdym przypadku interweniowaliśmy u zarządcy drogi, aby jak najszybciej przywrócił przejezdność.

I jeszcze niedziela, 8 stycznia z poważnymi utrudnieniami na kolei. Generalnie najbardziej wrażliwa na czynniki atmosferyczne jest właśnie kolej. Sytuację dodatkowo komplikuje specyfika tego środka transportu. Jeżeli zepsuje się pociąg, pęknie szyna lub zostanie zerwana sieć trakcyjna, naprawy są zwykle czasochłonne. Następny w kolejce pociąg nie ominie zepsutego, ani uszkodzonej sieci trakcyjnej. Pozostaje uruchomienie komunikacji zastępczej.

8 stycznia wcześnie rano na linii legionowskiej doszło do awarii sieci trakcyjnej. Do około godziny 15 pociągi nie kursowały. Uruchomiliśmy zastępczą komunikację autobusową po trasie pociągu. Wszystko poszło bardzo sprawnie, m.in. dzięki lokalizacji GPS pojazdów. Wystawiliśmy rezerwowe wozy prywatnych operatorów – Arrivy i Mobilisu. W przypadku, gdy nie dysponujemy odpowiednią liczbą wozów rezerwowych w zajezdniach, ściągamy je z tzw. silnych linii, czyli kursujących bardzo często. Pasażerowie danej linii nadal mają zapewnioną wysoką częstotliwość, a my zyskujemy tabor na komunikację zastępczą.

Mimo że od kilku lat trudno mówić w Polsce o mroźnych i śnieżnych zimach, ZTM każdego roku przygotowuje się na taką ewentualność. Jak będzie organizowana komunikacja w przypadku intensywnych opadów śniegu i dużych mrozów?

Każdego roku przed sezonem zimowym przygotowujemy dwa zlecenia na wypadek intensywnych opadów śniegu, jedno dla komunikacji autobusowej, drugie – tramwajowej.

W przypadku autobusów cały obszar objęty komunikacją ZTM został podzielony na rejony, którymi „opiekują się" pracownicy ZTM i operatorów. „Opieka" polega na stałym monitoringu i objęciu nadzorem najbardziej newralgicznych miejsc – stromych podjazdów, wiaduktów i mostów. Szczególną uwagę zwracamy także na trasy linii podmiejskich. Tak, jak wspominałem wcześniej, jeżeli droga jest nieprzejezdna, kontaktujemy się z jej zarządcą. Zazwyczaj reakcja jest bardzo szybka.

fot. K. Lipnik



2 grudnia 2016 r., okolice pętli tramwajowej Młociny. Wóz strażacki, wezwany do usunięcie gałęzi z sieci trakcyjnej, zakopał się w śniegu i błocie. Tramwaje przez kilka godzin kursowały trasami objazdowymi

Jeżeli chodzi o tramwaje, podobnie jak w przypadku komunikacji autobusowej, stawiamy na ścisłą współpracę z operatorem. Jeżeli dojdzie do załamania pogody, wspólnie z Tramwajami Warszawskimi wystawimy posterunki, których zadaniem jest nadzorowanie ruchu, zabezpieczenie jego płynności oraz ewentualne kierowanie na trasy objazdowe.

W zależności od warunków atmosferycznych, zakładamy możliwość wprowadzenia stanu zagrożenia lub krytycznego. Zarówno stan krytyczny, jak i zagrożenia może się wiązać z wyłączeniem ruchu tramwajowego na wybranych odcinkach. Może być zawieszone kursowanie tramwajów na najmniej popularnych odcinkach, a w ekstremalnych sytuacjach będziemy się skupiać na utrzymaniu ruchu tylko na trasach głównych i dojazdowych do zajezdni. W mojej karierze zawodowej nie zdarzyło się jednak, abyśmy wprowadzili taki scenariusz w życie.

Ważkim tematem pojawiającym się każdego roku w okresie jesienno-zimowy jest ogrzewanie w pojazdach komunikacji miejskiej. Jaka temperatura powinna być w nich utrzymywana, i w jaki sposób sprawdzają ją pracownicy ZTM?

Od listopada do marca temperatura w pojazdach powinna być utrzymywana w granicach 5-15 stopni Celsjusza. W większości pojazdów system ogrzewania uruchamia się automatycznie, gdy temperatura wewnątrz spadnie poniżej pięciu stopni. System wyłącza się, gdy temperatura wzrośnie do 15 stopni. W starszych autobusach, np. jelczach i tramwajach typu 105N ogrzewanie jest uruchamiane w zajezdniach przez pracowników zaplecza technicznego.

Pracownicy ZTM kontrolują temperaturę i system ogrzewania na pętlach. Ważne jest, aby temperatura nie była zbyt niska, ale także zbyt wysoka. Kontrole polegają na elektronicznym pomiarze temperatury wewnątrz pojazdu oraz sprawdzeniu nawiewu ciepłego powietrza z kratek nagrzewających. W przypadku nieprawidłowości, na operatorów nakładane są kary finansowe.

Oprócz temperatury jest jeszcze jeden ważki zimowy temat – czystość pojazdów. Zdarza się, że pasażerowie skarżą się, że tabor zimą jest brudniejszy. Muszę usprawiedliwić operatorów – gdy temperatura spada poniżej zera nie wymagamy mycia pojazdów na zewnątrz. Po wyjeździe z myjni owszem byłyby czyste, ale niesprawne. Nadal zwracamy jednak uwagę na to, by czyste i widoczne były tablice z informacją pasażerską i przyciski do otwierania drzwi.

Jak wypadły kontrole ogrzewania od początku tego roku?

Od 1 do 24 stycznia przeprowadziliśmy 1278 kontroli. Odnotowaliśmy 153 uchybienia, z czego tylko dwa dotyczyły zbyt niskiej temperatury w pojeździe. W pozostałych przypadkach temperatura była za wysoka.



W przypadku intensywnych opadów śniegu i dużych mrozów możliwe są czasowe wyłączenia ruchu tramwajowego na wybranych odcinkach



Pomiar temperatury w autobusie. Zimą temperatura w pojazdach komunikacji miejskiej powinna być utrzymywana w przedziale 5-15 stopni Celsjusza

Pamięta pan najtrudniejszą komunikacyjnie zimę w pańskiej karierze zawodowej?

Wigilia w 2012 roku. Wcześnie rano zaczął padać marznący deszcz. Miałem tego dnia wolne, ale po sygnałach z pracy postanowiłem pojechać na miejsce. Pomyślałem, że najszybciej będzie samochodem, ale po wyjściu z domu okazało się, że auto zamieniło się w wielką lodową kulę. To tylko utwierdziło mnie w przekonaniu, że urlop muszę przełożyć.

Pierwsze zgłoszenie od Tramwajów Warszawskich o oblodzonej sieci trakcyjnej dostaliśmy o 4.42 i dotyczyło ono trakcji przy wyjeździe z zajezdni Wola. W ciągu godziny liczba zgłoszeń o oblodzonej sieci trakcyjnej wzrosła do sześciu. Tramwaje miały problem z wyjazdem z zajezdni Żoliborz, a utrudnienia występowały na Wolskiej, Woronicza, Czynszowej i Powstańców Śląskich. W kolejnych godzinach opady marznącego deszczu, a w efekcie oblodzona sieć trakcyjna sparaliżowały ruch tramwajowy w całym mieście.

Podobnie było na kolei. Rano sztab kryzysowy zarządcy infrastruktury kolejowej – PKP Polskich Linii Kolejowych podjął decyzję o niewysyłaniu w trasy jednostek innych niż najstarsze EZT EN57. Pociągi SKM nie kursowały więc do południa.

Dzień zakończyliśmy czteroma awariami tramwajów, które zakłóciły ruch innych pojazdów oraz 18 zatrzymaniami wynikającymi z awarii infrastruktury. Dla pociągów SKM, KM i WKD takich zatrzymań było siedem.

Tego dnia pasażerowie nie bardzo mogli liczyć na tramwaje i pociągi. Komunikacja miejska w znacznym stopniu opierała się na autobusach. Naszym zadaniem było takie zorganizowanie transportu autobusowego, aby każdy, mimo poważnych utrudnień, mógł dojechać do pracy, domu i na wigilijną kolację.

rozmawiała: Magdalena Potocka



Zimowe przedpołudnie na Woronicza

Holownik, traktor, agregat prądotwórczy, skrobaczki, łopaty, sól – to wszystko i dużo więcej jest niezbędne zimą na zajezdni, aby autobusy mogły wyjeżdżać w trasy. Przyda się także 20 kg... pszenicy.

Druga połowa stycznia, dzień powszedni, godziny przedpołudniowe, zimno, pochmurno i pada marznący deszcz. Stoję przed najstarszą obecnie zajezdnią Miejskich Zakładów Autobusowych – „Woronicza", znajdującą się na Mokotowie. Czekam na jej kierownika – Antoniego Mroczka. Wita mnie z telefonem przy uchu i zanim zdążymy przejść przez budynek administracyjny, aby dostać się na plac postojowy pan Antoni załatwia telefonicznie dwie służbowe sprawy. - *Ile telefonów dziennie pan odbiera?* – pytam. - *Zależy od dnia, ale zwykle około stu* – odpowiada. - *I wciągu dnia pracy przemierzam na nogach jakieś 10 km. Zajezdnia zajmuje osiem hektarów – plac, hale, stacja tankowania. Wszystkiego trzeba dopilnować, a zima to szczególnie wymagający okres na zajezdni* – dodaje.

Na sztywno lub na łapach

Plac manewrowo-postojowy i drogi z czarnym asfaltem – zimowe marzenie wszystkich kierowców. - *Przez kilka wcześniejszych dni padał śnieg, a dziś w nocy marznący deszcz. Ze śniegiem uporaliśmy się wcześniej, ale dziś od czwartej rano pracowaliśmy w terenie, żeby nawierzchnia nie była śliska. W innym przypadku autobusy nie mogłyby sprawnie wyjeżdżać w porannym szczycie komunikacyjnym. Automatycznie włączałaby się blokada antypoślizgowa* – wyjaśnia kierownik zajezdni.

Docieramy do hali ogumienia, pogotowia technicznego oraz stacji kontroli pojazdów i przeglądów okresowych. Przed budynkiem czekają w gotowości traktory – jeden wyposażony w pług do odśnieżania i posypywarkę soli, a drugi w łyżkę do zbierania śniegu. Tego dnia intensywnie był wykorzystywany ten z posypywarką, ale kilka dni wcześniej kierowcy obu mieli dużo pracy. Po śniegu nie ma ani śladu – został zgarnięty i zeskładowany w miejscach przygotowanych kilka miesięcy wcześniej.



Traktor z pługiem i posypywarką soli – zimą niezbędny zestaw w zajezdni, aby autobusy mogły sprawnie wyjeżdżać w trasy



Autobus po wyjeździe z myjni – mimo niewielkiego mrozu, na podwoziu utworzyły się sople. „Gdy temperatura spada zdecydowanie poniżej zera, nie myjemy wozów. Woda, która by się zebrała zamarzłaby i część układów przestałaby działać, a np. gumowe elementy przy drzwiach popękałyby" – wyjaśnia Antoni Mroczek

Pytam o autobusy – moją uwagę zwróciło to, że są czyste, wyglądają, jakby chwilę wcześniej wyjechały z myjni. To nie jest takie oczywiste zimą – zwykle przy ujemnej temperaturze rezygnuje się z mycia pojazdów. – *W nocy było kilka stopni poniżej zera, a na dziś nie zapowiadano mrozów powyżej pięciu stopni Celsjusza. Zdecydowaliśmy się więc na mycie, ale nawet teraz widać, co dzieje się z mokrymi autobusami po wyjeździe na mróz – tworzą się sople i szron* – wyjaśnia pan Antoni. - *Gdy temperatura spada zdecydowanie poniżej zera, nie myjemy wozów. Woda, która by się zebrała zamarzłaby i część układów przestałaby działać, a np. gumowe elementy przy drzwiach popękałyby. Z dużym prawdopodobieństwem to samo stałoby się z szybami* – dodaje.

Chwilowo odkładamy wejście do hali, ponieważ na teren zajezdni wjeżdża holownik – pojazd wyposażony w narzędzia zarówno do napraw na miejscu, jak i w elementy pozwalające na ściągnięcie uszkodzonego wozu. Z samochodu wysiada kierowca-mechanik Piotr Górecki. - *W nocy zaczął padać marznący deszcz, na drogach zrobiła się „szklanka", więc od rana mamy dużo interwencji* – wyjaśnia „na dzień dobry". - *Zazwyczaj udaje się załatwić sprawę na miejscu i autobus sam wraca na trasę lub do zajezdni. W trudniejszych przypadkach holujemy pojazd – na sztywno, gdy układ kierowniczy nie jest uszkodzony, albo na tzw. łapach, gdy doszło do jego awarii* – tłumaczy pan Piotr.

Łapy to elementy holownika, na które autobus wjeżdża przednimi kołami, a następnie jest odpowiednio mocowany i ściągany na zajezdnię.

Piotr Górecki szybko się z nami żegna, wskakuje do kabiny i jedzie do kolejnego zdarzenia – w Jabłonnie autobus ześlizgnął się z jezdni. W tym samym czasie przez bramę wjeżdża pogotowie techniczne, tym razem z niesprawnym autobusem.

Wiaderko pełne „skarbów"

Wchodzimy do hali, w której mieści się warsztat ogumienia, pogotowie techniczne oraz stacja kontroli pojazdów i przeglądów okresowych. Pierwsze co rzuca się w oczy, to regularnie wyjeżdżające i wjeżdżające samochody pogotowia technicznego.

W pierwszej kolejności wchodzimy do warsztatu ogumienia i stajemy pomiędzy setkami równo ułożonych opon. Wita nas brygadzista Wydziału Ogumienia Andrzej Krysik. - *Największym wrogiem opon jest sól* – mówi pan Andrzej i dodaje: *Wszystkie opony, które tutaj widzimy, albo już zostały sprawdzone, albo czekają w kolejce. Trzeba ocenić ich stan, w razie potrzeby naprawić, a zużyte zutylizować.*

Brygadzista wychodzi do drugiego pomieszczenia i po chwil wraca z wiaderkiem wypełnionym po brzegi metalowymi elementami. – *Tyle mniej więcej przez rok wyciągnęliśmy z opon autobusów. Mamy tu przeróżne rzeczy – śruby, nakładki, części łożysk. Zimą jest najgorzej – pług przejeżdżający ulicą rozgarnia śnieg na boki, a wraz z nim wszystko, co gubią inne pojazdy. Później „zbierają" to opony autobusów. Każde koło trzeba rozebrać, usunąć z niego śmieci, i gdy jest to możliwe – naprawić* – opowiada pan Andrzej.

Wychodzimy z warsztatu i wiedzeni charakterystycznym zapachem... spalenizny kierujemy się ku jego źródłu, czyli autobusowi, przy którym pracuje dwóch mechaników.

Po drodze przystajemy przy stanowisku mycia pojazdów. Kilku pracowników uwija się w środku autobusu, każdy ma swoje zadanie, a ostatecznie musi być wyczyszczone całe wnętrze – szyby, uchwyty, podsufitki, kratki klimatyzatorów



Holownik MZA wraca z interwencji. Tym razem nie było konieczne awaryjne ściąganie autobusu na zajezdnię

i otwory wentylacyjne. Każdy autobus przynajmniej raz w miesiącu jest dokładnie czyszczony w środku. Do tego dochodzą nagłe sytuacje, czyli zabrudzenia często będące wynikiem aktów wandalizmu. W takich przypadkach pojazd wraca z trasy na zajezdnię, przedział pasażerski jest czyszczony, a w razie potrzeby dezynfekowany.

W końcu docieramy do źródła zadymienia – okazuje się, że mechanicy są w trakcie jednej z najczęstszych zimowych czynności – przeglądu i naprawy pieca centralnego ogrzewania. – *Aby w autobusie było ciepło i wszystkie układy działały prawidłowo, piec musi być sprawny* – wyjaśnia kierownik Mroczek. Zapach spalenizny to efekt przepalania pieca po czyszczeniu i naprawie.



Warsztat ogumienia. „Zimą największym wrogiem opon jest sól" – mówi Andrzej Krysik

Ikarus wypełniony oponami

Kolejny przystanek mojej zimowej wizyty w zajezdni to pojazdy pogotowia technicznego MZA. Na razie w hali stoi jeden samochód tzw. małego pogotowia, czyli na pierwszy rzut oka niczym niewyróżniające się średniej wielkości auto dostawcze. W środku znajduję jednak bogate wyposażenie niezbędne do napraw autobusów. Mamy tu wszystko: blat ze szlifierką i imadłem, regały wypełnione narzędziami i częściami zamiennymi oraz kanistry z płynami eksploatacyjnymi do wszystkich typów pojazdów obsługiwanych przez zajezdnię.

Gdy zachwycam się małym warsztatem na kółkach, do hali wjeżdża z trasy samochód tzw. dużego pogotowia technicznego. Do środka zaprasza kierowca-mechanik Andrzej Kosior. – *To nowoczesny wóz w niczym nieprzypominający wykorzystywanych jeszcze nie tak dawno ikarusów przerobionych na pogotowie techniczne* – zachwala. – *Mamy tu wszystko, co w mniejszych pojazdach pogotowia, ale także np. agregat prądotwórczy przydatny, gdy padnie akumulator oraz komplet opon do wymiany, po jednej dla każdego typu taboru. To w zupełności wystarcza, ale kilkanaście lat temu, gdy zimy*



Śruby, nakładki, elementy łożysk – to wszystko usunięto z opon autobusów

były cięższe, a autobusy bardziej zawodne, z takim zestawem nie mielibyśmy po co wyjeżdżać na miasto. Kiedyś wymiana opony była jedną z częstszych napraw wykonywanych w terenie. Gdy pogoda była wyjątkowo niekorzystna, pakowaliśmy do wozu technicznego tyle opon ile się zmieściło, wyjeżdżaliśmy do awarii i trzeba było szybko wracać po kolejną partię – wspomina pan Andrzej.

Zima od września

Duże pogotowie równie szybko jak przyjechało, szybko opuszcza halę i wyjeżdża do kolejnego zgłoszenia. Wychodzimy za samochodem z budynku, a ja podpytuję kierownika zajezdni, jak długo trwają przygotowania do akcji „Zima". - *Zaczynamy we wrześniu, a do końca października wszystko musi być gotowe na wypadek intensywnych opadów śniegu i dużych mrozów* – wyjaśnia. – *Na początku to są formalności – powołanie sztabu zimowego i dokładny, często imienny podział zadań. Pracownicy doskonale wiedzą, co i na kiedy muszą przygotować, a także co robić, gdy dojdzie do załamania pogody* – dodaje.



Przegląd i naprawa pieca centralnego ogrzewania – jedna z najczęstszych zimowych czynności



Duże i małe pogotowie techniczne MZA

Przed zimą szczegółowo sprawdzany jest stan taboru oraz wyposażenie zajezdni. W autobusach ocenia się m.in. właściwy dobór opon, szczelność drzwi i sprawdza system grzewczy, oraz co ważne dla stanu technicznego pojazdów – szczelność powłoki lakierniczej nadwozia i antykorozyjnej podwozia.

– Prowadzimy także szkolenia dla kierowców, m.in. z zakresu odpalania silników przy obniżonej temperaturze otoczenia, uruchamiania i obsługi urządzeń grzewczych, odwadniania układu pneumatycznego i bezpiecznego prowadzenia pojazdów w trudnych warunkach – opowiada kierownik Mroczek.

Na terenie zajezdni sprawdzany jest stan budynków oraz pojazdów i urządzeń niezbędnych do odśnieżania. Wytyczane są miejsca, w których w razie potrzeby składowany jest śnieg. Najważniejsze stanowiska pracy są wyposażane w urządzenia do awaryjnego oświetlenia w przypadku zaniku energii elektrycznej.



Wyposażenie wozu małego pogotowia technicznego

– Pełna mobilizacja następuje, gdy mamy stan zagrożenia, czyli gdy temperatura spada poniżej minus 10 stopni Celsjusza lub występują gwałtowne, obfite opady śniegu – wyjaśnia pan Antoni. *– W takich wypadkach członkowie sztabu zimowego, o ile nie są to akurat godziny pracy mają obowiązek skontaktować się telefonicznie z dyspozytorem dyżurnym, aby ustalić, czy konieczne jest stawienie się w zajezdni. Zadaniem pracowników, którzy są na miejscu jest utrzymywanie zajezdni w takim stanie, aby autobusy mogły sprawnie wyjeżdżać w trasy. Sprawdzamy działanie ogrzewania w pojazdach i oczywiście jesteśmy w stałym kontakcie z kierowcami. Oni najlepiej wiedzą jaka jest przejezdność dróg oraz stan nawierzchni na stromych podjazdach –* dodaje.

Na pożegnanie Antoni Mroczek prezentuje najnowsze zimowe przedsięwzięcie zajezdni „Woronicza" – dwa karmniki, ustawione wśród iglaków, na tyłach budynku administracyjnego, jako dopełnienie kompletnego przygotowania do zimy.



Tej zimy na terenie zajezdni „Woronicza" ustawiono dwa karmniki dla ptaków

– Dbałość o istoty bezbronne, jakim są niewątpliwe ptaki, szczególnie zimą i to w środku aglomeracji miejskiej, leży nam głęboko na sercu – mówi kierownik zajezdni. *– Przylatują?* – dopytuję. *– Pewnie, bo czeka na nich zawsze coś dobrego – ziarenka pszenicy i słonecznika. Codziennie uzupełniamy.*

tekst: Magdalena Potocka



Zima w tramwajach zaczyna się latem

Zimą nad zwrotnicami unosi się para, nocą z zajezdni wyjeżdżają „przecieraki”, a pługi czekają w pełnej gotowości. Zapraszamy do Tramwajów Warszawskich, gdzie dowiemy się jak wyglądają przygotowania do mrozu i śniegu oraz jak przebiega akcja „Zima”.

Na pytanie kiedy zaczyna się zima odpowiedzi może być co najmniej kilka: astronomiczna – 22 grudnia, a dla dzieci zapewne z pierwszym śniegiem. W Tramwajach Warszawskich zima zaczyna się już latem. Wtedy rozpoczynają się przygotowania do tej trudnej pory roku.

Pierwszym krokiem jest powołanie sztabu zimowego – w jego skład wchodzą przedstawiciele kadry kierowniczej wszystkich jednostek mających wpływ na ruch tramwajów, m.in. energetyki, infrastruktury, logistyki i nadzoru ruchu. Na zajezdniach powoływane są sztaby lokalne, gdyż obiekty te również wymagają dodatkowej uwagi i specjalnej obsługi w okresie zimowym. Na długo przed pierwszym śniegiem aktualizowane są plany działania na wszelkie możliwe okoliczności i kryzysowe wyłączenia ruchu, a w końcu przeglądany jest sprzęt. Przełom października i listopada to czas, gdy Tramwaje Warszawskie są już w pełni przygotowane do zimy. Pozostaje tylko czekać na mróz i śnieg.

Przejezdność jest najważniejsza

Największym wyzwaniem podczas mrozów jest utrzymanie zwrotnic w pełnej sprawności. Zamarzająca woda potrafi unieruchomić iglicę, co uniemożliwia tramwajom zmianę kierunku jazdy. Warszawa ma jednak skuteczną broń przeciw zamarzającym iglicom – grzałki. Wszystkie zwrotnice na warszawskich trasach tramwajowych są w nie wyposażone, a ich działanie łatwo zauważyć. W chłodne dni nad zwrotnicami unosi się para, a sam rozjazd, pomimo leżącego wokół śniegu, jest suchy. Podczas wyjątkowo złych warunków pogodowych – silnego mrozu i intensywnych opadów śniegu – może zdarzyć się, że grzałka nie nadąża topić śniegu. Dlatego zwrotnice zostały wyposażone w monitoring działania. Centrala Ruchu i Centralna Dyspozytornia Energetyczna od razu dowiadują się o awarii grzałki i o każdym innym problemie. Na miejsce natychmiast jadą służby, które w razie potrzeby ręcznie oczyszczają zwrotnicę. Wóz techniczny dyżuruje całą dobę.



Najnowszy pług powstał na specjalne zamówienie – można go przesuwać, aby dokładnie odśnieżyć łuki torów



Nowoczesne tramwaje techniczne zastępują wysłużone 80-letnie. Jednak w razie potrzeby wszystkie wagony mogą wyjechać w trasy

Choć ostatnie zimy były łaskawe dla służb miejskich, to wciąż dużym zagrożeniem, do którego trzeba być przygotowanym, jest śnieg. W pełnej gotowości czekają na niego pługi. Osiem z nich montowanych jest na tramwajach technicznych. Sześć tramwajów to nowe pojazdy, wyprodukowane na specjalne zamówienie i dokładnie odpowiadające warszawskim potrzebom. Zamontowane na nich pługi można przesuwać tak, aby dokładnie odśnieżyć tory, również na trudno dostępnych odcinkach, np. na łukach i wzdłuż przystanków.

To nie wszystkie pojazdy, które walczą z zasypanymi torami. W pługi można wyposażyć również samochody techniczne i... traktory. Samochody wykorzystywane są do odśnieżania torowisk, na których ułożono płyty lub asfalt. Zapewnia to bardzo dużą mobilność – pług może szybko wykonać pracę i pojechać w inne miejsce. Najbardziej wydajny pług wirnikowy montowany jest do traktora. Tramwaje Warszawskie wykorzystują go głównie do odśnieżania torowiska na moście Marii Skłodowskiej-Curie. Strumieniem wyrzucanego śniegu można precyzyjnie kierować i z rotorów trafia on wprost na ciężarówkę.

Odśnieżanie najwygodniej przeprowadzać w nocy. Nie kursują wtedy tramwaje, a ruch na ulicach jest bardzo mały. Decyzja o akcji podejmowana jest zazwyczaj ok. godziny 22 poprzedniego dnia. Ma na nią wpływ przede wszystkim prognoza pogody, ale też alerty dyżurnego technicznego miasta. Służby zarządzające energetyką oraz nadzorem ruchu Tramwajów Warszawskich dyżurują 24 godziny na dobę, siedem dni w tygodniu i cały czas są w kontakcie z innymi jednostkami miejskimi: Zarządem Transportu Miejskiego, Zarządem Oczyszczania Miasta i stołecznym Biurem Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego. Gdy zapada decyzja o odśnieżaniu, w zależności od intensywności opadów, na warszawskie torowiska wyruszają cztery lub osiem pługów. Ich trasy zostały już wcześniej opisane, aby można jak najszybciej odśnieżyć jak najdłuższe odcinki torowisk. W przypadku intensywnych i długotrwałych opadów, odśnieżanie może się zacząć już w trakcie dnia.

Tramwaje zużywają dwie tony piasku dziennie

Kolejnym wrogiem tramwajów jest lód zbierający się na sieci trakcyjnej. Gdy pada marznący deszcz może powstać gruba warstwa lodu. Na tyle gruba, że uniemożliwia składom pobieranie prądu. W dzień, gdy co kilka minut przejeżdża tramwaj, trakcja cały czas jest oczyszczana przez odbieraki. Problem pojawia się w nocy, gdy ruch liniowych wozów ustaje. Wtedy do akcji wkraczają tak zwane „przecieraki". Są to tramwaje, które wyjeżdżają nocą, zazwyczaj około godziny 1 i pantografami „przecierają" trasy. Używane są cztery lub osiem – w zależności od warunków atmosferycznych. „Przecieraki" również mają wcześniej opracowane trasy. Kursując po mieście usuwają lód z trakcji, a rano wszystkie składy mogą wyjechać bez obawy, że staną z braku prądu.

Każdy z kursujących po Warszawie tramwajów wyposażony jest w piasecznicę, czyli urządzenie które wysypuje na tory piasek. Zwiększa to przyczepność i pomaga w hamowaniu oraz podczas ruszania. Choć piasecznice wykorzystywane są przez cały rok, to najwięcej „pracują" właśnie zimą. Wszystkie składy zużywają w sumie nawet dwie tony piasku dziennie. Służby Tramwajów Warszawskich sprzątają wysypany piasek, gdy tylko pozwalają na to warunki atmosferyczne.

Podczas długotrwałych i intensywnych opadów śniegu służby techniczne spółki, we współpracy z Zarządem Transportu Miejskiego, wystawiają posterunki w krytycznych punktach miasta, np. na rondzie Zgrupowania AK „Radosław", czy Kercelaku, aby pomagać motorniczym w pokonywaniu skrzyżowań.

tekst: Wiktor Paul



Taki pług można spotkać na moście Północnym. Śnieg z torowiska trafia wprost na ciężarówkę

Współpracowaliśmy z kółkami rolniczymi

Gdy kierowca zakopał się na trasie, nie było z nim żadnego kontaktu. Nie wiedzieliśmy nawet, że ma problem. Jedynym źródłem informacji był kierowca innego autobusu na tej samej linii, który informował nas o nieszczęśniku stojącym gdzieś pod Warszawą dopiero po powrocie na pętlę lub zajezdnię. Pół biedy, jeżeli w polu widzenia znajdowały się zabudowania. Często kierowcy próbowali się do nich dostać z nadzieją, że gospodarze mają telefon **– o problemach komunikacji miejskiej podczas śnieżnych i mroźnych zim sprzed lat opowiada kierownik Wydziału Zarządzania Przewozami Miejskich Zakładów Autobusowych Marek Budzyński.**



Gdy szukałam osoby, która mogłaby opowiedzieć o komunikacji miejskiej podczas „prawdziwych" zim kilkanaście, kilkadziesiąt lat temu, kilka osób niezależnie powiedziało: *Tylko Marek Budzyński z Miejskich Zakładów Autobusowych. Wiele lat pracy i ogromne doświadczenie w działaniach operacyjnych na mieście.* Rzeczywiście tak długo pracuje pan w komunikacji miejskiej?

W marcu minie 35 lat. Do Miejskich Zakładów Komunikacyjnych (instytucja odpowiedzialna za organizację transportu zbiorowego w Warszawie w latach 1964-1994 – przyp. red.) trafiłem w 1982 roku i myślałem, że przyszedłem tylko na chwilę. Po skończeniu studiów w Szkole Głównej i Planowania i Statystyki (obecnie Szkoła Główna Handlowa – przyp. red.) zacząłem pracę zawodową, ale chwilę później zostałem powołany do wojska. Gdy z niego wróciłem okazało się, że firma, w której pracowałem chyli się ku upadkowi. Znajomi podrzucili pomysł, żebym spróbował w MZK. To była ogromna instytucja, która ciągle poszukiwała ludzi do pracy. Przyjęto mnie i od razu trafiłem pod skrzydła szefa nadzoru ruchu.



Centrala ruchu MZA

Bardzo mi to pasowało, ponieważ to jest wydział, w którym ciągle coś się dzieje. Odpowiadamy za autobusy i kierowców od momentu wyjazdu z oddziału do powrotu. To my rozwiązujemy problemy, począwszy od tych związanych z zachowaniem punktualności i regularności kursów, przez pozostawione w pojazdach bagaże po psa bez kagańca. Cokolwiek się wydarzy, trzeba szybko podejmować decyzje. Dla mnie ważne jest to, że nie jest się przywiązanym do biurka. Jak jest potrzeba, jadę na miasto i wspólnie z kierowcą rozwiązujemy problem na miejscu.

Przyszedł pan na chwilę, a został 35 lat.

Na początku ważne było to, że firma dobrze płaciła, a ja byłem w takim momencie życia, że bardzo potrzebowałem pieniędzy. Miałem na utrzymaniu żonę i małe dziecko.



Główny elementem wyposażenia centrali ruchu MZA jest ekran, na którym widać bieżące położenie wszystkich pojazdów operatora

Z czasem okazało się, że bardzo dobrze trafiłem także zawodowo – szybko dostrzeżono w czym jestem dobry i rozsądnie się mną zajęto. Warszawa była wtedy podzielona na siedem rejonów komunikacyjnych i każdy miał swojego kierownika. W sytuacji, gdy byli nieobecni zastępowałem ich, a później awansowałem. W 1990 roku mój szef odszedł na emeryturę, a ja zostałem kierownikiem nadzoru ruchu. To było bardzo ważne wydarzenie w moim życiu zawodowym, ale jednocześnie stresujące. Miałem pod sobą prawie 700 osób, a zakres obowiązków był zdecydowanie szerszy niż obecnie. Zajmowaliśmy się nie tylko obsługą komunikacyjną, ale także m.in. częścią tego, co jest obecnie w Zarządzie Transportu Miejskiego, czyli m.in. kontrolą biletów i obsługą przystanków.

Na początku lat 90. zmieniły się zasady organizacji i zarządzania komunikacją miejską. Miałem więcej czasu na pracę operacyjną i dzięki temu udało mi się zrealizować swoje największe marzenie zawodowe. Wspólnie z moim zastępcą – Jackiem Lenartowiczem uruchomiliśmy centralę ruchu MZA z prawdziwego zdarzenia.

Wspomniał pan, że praca w nadzorze ruchu to nieskończona liczba przeróżnych zdarzeń – awarie, bagaże bez opieki, agresywni pasażerowie... Czy jakaś sytuacji szczególnie zapadła panu w pamięci?

Jest ich bardzo dużo. Na pewno nigdy nie zapomnę pierwszego dnia na stanowisku kierownika nadzoru ruchu. Przyszedłem do pracy, usiadłem za biurkiem, przy którym stała wielka łącznica i... nie wiedziałem co mam robić. Wtedy do pokoju weszła moja koleżanka i super sekretarka – pani Ewa i zapytała: *Zaczynamy od kawy, czy herbaty?* I zaraz dodała: *No a później trzeba się wziąć do roboty i to wszystko jakoś ogarnąć.* To mnie zmobilizowało, stres odpuścił i zacząłem robić wszystko to, czym już wcześniej przecież się zajmowałem, gdy zastępowałem szefa.

Najtrudniejszy był pierwszy sztab zimowy. Każdego roku przed okresem zimowym spotykaliśmy się, aby ustalić zasady i harmonogram działań. Później odbywały się cykliczne zebrania sztabu, podczas których omawialiśmy słabe punkty w działaniu komunikacji. Proszę pamiętać, że to były kompletnie inne czasy – zimy były śnieżne i mroźne, a brakowało wszystkiego, w tym podstawowych środków łączności. MZK były bardzo rozrośnięte – odpowiadały za autobusy i tramwaje, zakłady: torowo-budowlany, elektryczny, remontów podzespołów autobusów, naprawy tramwajów oraz 13 zajezdni tramwajowych i autobusowych.

Szefem nadzoru ruchu zostałem chwilę wcześniej – jesienią, więc przed zimą nie zdążyłem ze wszystkim się zapoznać. Podczas jednego ze sztabów ówczesny szef MZK – Jerzy Kania poprosił mnie o zreferowanie jakiegoś tematu. Dodam, że dyrektor był człowiekiem, którego wszyscy się bali, nawet swoim wyglądem wzbudzał respekt. Nie znałem odpowiedzi na pytania. Współpracownicy zaczęli szeptać między sobą. W myślach zacząłem już żegnać się z pracą, ale o dziwo szef wziął mnie w obronę. Poprosił innych członków sztabu, aby pomogli mi zgłębić temat do następnego spotkania.

Nie brakowało także zdarzeń, z których teraz się śmieję. Gdy byłem kierownikiem rejonu na Ochocie często zdarzały się sytuacje, gdy kierowcy niestety wykorzystywali autobusy do celów prywatnych. Raz przyłapaliśmy ikarusa solówkę w całości wypełnionego kapustą. Kierowca zamiast wozić pasażerów, złapał dodatkowe zajęcie – przewóz warzyw. Inny – mówiliśmy na niego Niuniuś – był generalnie bardzo rzetelnym pracownikiem. Regularnie walczył o premie, przyznawane za bezkolizyjne przejechanie pół miliona kilometrów. Zazwyczaj je dostawał, ale raz, tuż przed wypłatą okazało się, że zamiast jeździć na linii 157 wybrał się do… Częstochowy z gośćmi weselnymi. Wszystko dokładnie zaplanował i pewnie by mu się udało, ale gdy już wracał do Warszawy zachciało mu się kawy. Zatrzymał się przy barze, gdzieś na skraju lasu. Akurat przejeżdżała policja i funkcjonariusze zdziwieni, że przy lesie stoi miejski ikarus, zrobili zdjęcie. Dotarło do nas pocztą tuż przed wypłatą premii.

I na koniec historia o kierowcy, który po godzinach pracy zaprosił do autobusu dziewczynę. Któregoś razu jeden z instruktorów zgłosił nocą, że na Opaczewskiej stoi ikarus – w środku ciemno i pusto. Po dokładnym sprawdzeniu okazało się jednak, że pusto nie było. Randka rozkręcała się na poważnie. Poprosiłem instruktora, żeby sporządził raport ze zdarzenia. Następnego dnia otrzymałem notatkę: „Informuję, że kierowca użył autobusu do celów nierządnych”.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, Grażyna Rutowska

„Prawdziwa” zima 1978/79. Przegubowy ikarus na skrzyżowaniu Al. Jerozolimskich z ul. Emilii Plater

A jak wspomina pan zimy w latach 80. i 90. ubiegłego wieku?

Z jednej strony jako trudny i ciężki czas dla komunikacji miejskiej i pasażerów, ale z drugiej, jako okres ogólnej życzliwości i bardzo dobrej współpracy pomiędzy przeróżnymi instytucjami.

Generalnie wszędzie wszystkiego brakowało. W komunikacji nie było lepiej. Ale właśnie zimą, gdy przez noc potrafiło napadać śniegu po pas, a temperatura spadała poniżej minus 20 stopni, te braki odczuwaliśmy najbardziej. Nie było części zamiennych i odpowiedniego taboru technicznego. Szwankowało ogrzewanie. Najgorszy był jednak brak łączności z kierowcami. Pozostawały jedynie budki telefoniczne, o ile oczywiście telefon był sprawny.

Gdy kierowca zakopał się na trasie, nie było z nim żadnego kontaktu. Nie wiedzieliśmy nawet, że ma problem. Jedynym źródłem informacji był kierowca innego autobusu na tej samej linii, który informował nas o nieszczęśniku stojącym gdzieś pod Warszawą dopiero po powrocie na pętlę lub zajezdnię. Pół biedy, jeżeli w polu widzenia znajdowały się zabudowania. Często kierowcy próbowali się do nich dostać z nadzieją, że gospodarze mają telefon. Bazowaliśmy także na naszych obserwacjach. Przykładowo, jeżeli ekspedytor na Okęciu widział, że pojazd długo nie wraca z trasy, kontaktował się z centralą i wysyłaliśmy radiowóz z instruktorem. To trwało całe godziny, a czasami autobus odkopywano dopiero następnego dnia.

Jednocześnie bardzo ściśle współpracowaliśmy m.in. z Miejskim Zakładem Oczyszczania. Naciskaliśmy, aby pługi i solarki w pierwszej kolejności przejeżdżały drogami, którymi kursowały pojazdy transportu zbiorowego. Przez dwa lata był nawet prowadzony eksperyment, m.in. przy dwóch ekspedy-

cjach – na placu Narutowicza i Okęciu dyżurowały pługo-solarki, które wyjeżdżały w trasy na zlecenie ekspedytora. On najlepiej wiedział, jaka jest sytuacja na drogach, ponieważ na bieżąco rozmawiał z kierowcami. Jeśli miał dużo sygnałów o problemach na danej trasie, wysyłał tam pługo-solarkę. Eksperyment jednak szybko się skończył i tak naprawdę musieliśmy liczyć tylko na siebie i dobrą wolę osób, kompletnie niezwiązanych z komunikacją. Co roku kierownicy rejonów robili rozeznanie, gdzie znajdują się kółka rolnicze i większe gospodarstwa rolne. Dzięki temu wiedzieliśmy, gdzie w przypadku awarii lub wypadku znajduje się najbliższy traktor. Często bywało tak, że w dany rejon nasze pogotowie techniczne dojechałoby po ośmiu godzinach, a traktor znajdującego się niedaleko kółka rolniczego – w godzinę.

fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, Grażyna Rutowska



Styczeń 1979 roku był wyjątkowo trudny dla komunikacji miejskiej. Autobusy z trudem poruszały się po ulicach Warszawy

Jak zimą radziły sobie ówczesne autobusy?

To był kompletnie inny tabor, bardziej awaryjny. Zdarzało się, że w ciągu doby mieliśmy 180-200 awarii. Dzisiaj jest ich 30-40. Naprawy ciągnęły się w nieskończoność, brakowało części zamiennych, a najbardziej akumulatorów. Obecnie średni czas usunięcia awarii to 20 minut. Obniżył się zdecydowanie po 2007 roku, gdy wyposażyliśmy autobusy w system łączności. Dzięki temu kierowcy zyskali bezpośredni kontakt z centralą. W kolejnych latach na szerszą skalę zaczęto używać również telefonów komórkowych.

fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, Grażyna Rutowska



Styczeń 1981 roku. Kobieta posypuje nawierzchnię przystanku autobusowego przy ul. Królewskiej

Wciąż mam przed oczami taki obraz z początków mojej pracy w MZK. Jechałem radiowozem Al. Jerozolimskimi od strony Pruszkowa. Wtedy miasto kończyło się mniej więcej za Dworcem Zachodnim, dalej były już tylko pola obsadzone ziemniakami i kapustą. Tego dnia było wyjątkowo ślisko, padał marznący deszcz. Przejechałem bardzo ostrożnie przez wiadukt nad torami kolejowymi, ponieważ wiedziałem, że za nimi jest stromy spadek. Ja się wyrobiłem, ale autobusy nie miały szans. Na pasie zieleni naliczyłem 11 przegubowych ikarusów, powyginanych we wszystkie strony.



Poprzednik obecnego pogotowia technicznego – ikarus holujący niesprawnego ikarusa

Zimą „obowiązkowym" elementem w prasie i na portalach jest publikowanie zdjęć z zimy stulecia 1978/79. Nie pracował pan wtedy w MZK, ale mieszkał w Warszawie. Czy w pańskiej karierze zawodowej musiał się pan zmierzyć ze skutkami tak śnieżnej i mroźnej zimy?

Na szczęście – nie. Pamiętam kompletny paraliż miasta. Mieszkałem wtedy na Saskiej Kępie i wybierałem się na sylwestra na Bielany. Wyszedłem z domu o godzinie 16, a na imprezę dotarłem o 20.30. Autobus, do którego wsiadłem przy rondzie Waszyngtona dojechał do Nowego Światu i odmówił posłuszeństwa. Przesiadłem się do kolejnego, który dowiózł mnie tylko do placu Bankowego, gdzie „zginął" w kłębach dymu wydobywających się z podwozia. Dołączyłem do innych pasażerów stojących na przystanku, ale bez większej nadziei, że coś przyjedzie. Ostatecznie udało mi się złapać okazję, i w ten sposób dotarłem na sylwestra dużym fiatem. Gdy przejeżdżaliśmy ulicą Broniewskiego właśnie pękały rury i wypływająca z nich woda od razu zamarzała na jezdniach. ■

rozmawiała: Magdalena Potocka



fot. L. Peczyński

Zanim nastały traktory… Ścięty ikarus z podwoziem ciężarowego jelcza pełnił funkcję pługu

Zima stulecia. Heroiczna walka ze śniegiem

W ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat zim stulecia było kilka, jednak najbardziej mieszkańcom Warszawy dała się we znaki ta z roku 1979. Stanęły wtedy autobusy, stanęły i tramwaje. O walce z żywiołem opowiada Wiesław Matczuk, ówczesny energetyk tramwajowy, który do pracy brnął w śniegu po kolana.

Wszystko zaczęło się na dobre w niedzielę 31 grudnia 1978 roku, kiedy to zaczął padać śnieg. Cała Warszawa myślała już o świętowaniu nadchodzącego sylwestra. Tymczasem wczesnym popołudniem Polskie Radio nadało wezwanie do pracowników służb miejskich, aby zgłosili się do pracy. Na ten sygnał zareagowało wielu pracowników stołecznej komunikacji. Podobnie pomyślał i pan Wiesław. Wyszedł z domu, wsiadł do autobusu… i po przejechaniu jednego przystanku wysiadł. Podobnie jak wszyscy pozostali, bo autobus utknął w zaspie. To nie zapowiadało nic dobrego, więc pan Wiesław wrócił do domu, przebrał się, wziął prowiant i ruszył do pracy. Żeby nie wpaść do żadnego dołu, od Dworca Gdańskiego szedł po torach. Leżało już na nich ponad pół metra śniegu, więc każdy krok był dużym wysiłkiem. Do zakładu znajdującego się przy dzisiejszej alei Prymasa Tysiąclecia dotarł po blisko trzech godzinach. Spędził tu kolejne trzy dni.

Na miejscu było już szefostwo Tramwajów i pracownicy, którzy mieszkali w bloku na terenie zakładu. Do pracy cały czas przychodzili kolejni. W tym czasie ruch tramwajów zamierał – wszystko zamarzało i zostało zasypane śniegiem. Część tramwajów została uwięziona na trasach. Wówczas nie było takich wozów technicznych jak dziś. Teraz do dyspozycji są specjalistyczne pojazdy, np. unimog i nie byłoby problemu ze ściągnięciem taboru do zajezdni.

– *Rozpoczęła się heroiczna walka ze śniegiem, którą prowadziliśmy na miarę naszych możliwości* – opowiada pan Wiesław. – *Kluczowe były zajezdnie i centrum Warszawy. To poszło na pierwszy ogień. Przede wszystkim trzeba było odśnieżyć wyjazd z zakładu, aby do akcji mogły ruszyć tramwaje techniczne. Pługi były wtedy montowane na specjalnie przystosowanych, starych wagonach typu K. Były one bardzo odporne na awarie. Warunki były jednak tak złe, że problemy z poruszaniem się miały nawet samochody, więc niektóre odcinki tras można było odśnieżyć jedynie ręcznie* – dodaje. Przywracanie ruchu na najważniejszych trasach trwało ponad tydzień. Pan Wiesław wrócił do domu po trzech dniach ciężkiej pracy.

Zima 1979 roku nie powiedziała jednak ostatniego słowa. Kolejna



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, Grażyna Rutowska

Początek stycznia 1981 r. Tramwaj typu 13N przejeżdża przez skrzyżowanie ul. Marszałkowskiej z Królewską

fot. L. Peczyński

fala intensywnych opadów śniegu przyszła pod koniec stycznia. Tramwaje znów stanęły. Nie było to już jednak tak dużym zaskoczeniem. Tramwajarze mogli liczyć na pomoc wojska. Śnieg wywożony był np. potężnymi wojskowymi ciężarówkami – KrAZami, które na co dzień stacjonowały w Modlinie. Śniegu było jednak tak dużo, że usuwanie go, nawet przy pomocy dużych ciężarówek, trwało bardzo długo.

Zima stulecia była punktem zwrotnym w Zakładzie Naprawy Tramwajów – oprócz zmiany organizacji akcji „Zima”, przygotowano także dziewięć pługów wirnikowych. Podczas kolejnych zim brały one udział w odśnieżaniu Warszawy. Miały jednak dużą wadę – razem ze śniegiem wyrzucały również podsypkę z torowiska. Z tego powodu zostały wycofane i dziś do odśnieżania wykorzystywane są nowoczesne pługi lemieszowe.

W ramach planowania walki ze śniegiem została stworzona lista ponad trzech tysięcy osób pracujących w zakładach, przy których kursowały tramwaje. Zostali oni przeszkoleni i w razie klęski mieli otrzymać od Tramwajów łopaty i odśnieżać fragment trasy przy swoich zakładach pracy. Nigdy jednak nie zostało to wykorzystane i pozostało jedynie ideą na papierze.

Jak mówi pan Wiesław, postęp techniczny, który dokonał się od zimy stulecia, zdecydowanie ułatwił życie tramwajarzom. Kiedyś duża część prac była wykonywana ręcznie, np. większość zwrotnic oczyszczali ze śniegu i lodu technicy. Dziś zastąpiły ich wydajne grzałki. Zmieniła się niemal cała infrastruktura, a tabor jest nowoczesny i odporny na niesprzyjające warunki. Teraz to już zupełnie inna epoka. ■

tekst: Wiktor Paul

fot. „Stolica”, nr 2-3, 14-28.01.1979


WARSZAWA W WALCE Z ZIMĄ

Niespodziewanie silny atak zimy zaskoczył Warszawę. Jeszcze w nocy z 28 na 29 grudnia notowano tu temperaturę kilka stopni powyżej zera i padał deszcz, ale już o godzinie 5 rano termometry wskazywały minus 6 stopni, a w południe — minus 10. Na ulicach wystąpiła gołoledź, szczególne trudności miały autobusy z podjazdami pod ul. Tamkę, Książęcą, z trudem poruszały się po oblodzonych podjazdach Trasy Łazienkowskiej. Na lotnisku Okęcie wystąpiły poważne zakłócenia w komunikacji lotniczej. 30 XII termometry wskazywały minus 17 stopni, wielogodzinne opady śniegu pokryły miasto grubą warstwą paraliżującego ruch puchu. Zaspy zablokowały ulice, opady śniegu i marznącej mżawki dały się we znaki komunikacji miejskiej, kolei i wszystkim mieszkańcom. Była to jednak dopiero zapowiedź frontalnego ataku. Tego co działo się w dzień sylwestrowy i pierwszy dzień Nowego Roku 1979, kroniki nie notowały od dziesiątków lat. Temperatura spadła do minus 21 stopni, mróz i śnieg unieruchomiły komunikację tramwajową, lotniczą, kolejową i drogową, ucierpiała również energetyka. Miasto zostało pozbawione ciepłej wody, niemal wszędzie wystąpiło niedogrzanie mieszkań. W dniu 1 I Rada Ministrów na posiedzeniu zwołanym specjalnie w celu oceny sytuacji panującej w całym kraju, spowodowanej tak ostrym atakiem zimy ustaliła działania zmierzające do opanowania występujących zakłóceń w transporcie, energetyce, komunikacji i gospodarce komunalnej. Podjęto szereg niezbędnych decyzji zobowiązujących m.in. resorty do zapewnienia stałego dopływu ciepła do mieszkań dając w tym celu priorytet dostawom węgla i paliw płynnych do ciepłowni i elektrociepłowni. Zawieszono do 6 stycznia działalność wszystkich szkół podstawowych i średnich, przedłużono ferie w szkołach wyższych. Zaapelowano do ludności o społeczną pomoc w akcji odśnieżania ulic. 2 I br. Rada Ministrów dokonała kolejnej oceny sytuacji, ulegającej stopniowej poprawie. Do stołecznych elektrociepłowni dotarły dodatkowe transporty paliw, przy pomocy tysięcy ekip społecznych odśnieżono setki ulic, przywrócona została komunikacja tramwajowa. Stołeczny handel mógł już funkcjonować bez większych zakłóceń. Cennej pomocy w tych trudnych dniach udzieliło stolicy wojsko, zwłaszcza Stołeczny Pułk OTK oraz Nadwiślańskie Jednostki MSW. Do akcji odśnieżania włączyły się zakłady pracy, studenci, harcerze, mieszkańcy osiedli. Trudna walka została wygrana!

Fot. L. Pokorski i CAF

Wspólna walka warszawiaków ze śniegiem opisywana była w tygodniku „Stolica”

fot. L. Peczyński

WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	www.ztm.waw.pl

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl
ARRIVA	www.arrivabus.pl
EUROPA EXPRESS CITY	www.europaexpress.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
BIURO DROGOWNICTWA I KOMUNIKACJI	www.transport.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO